

5 PETITES RAGEUSES SUR NEIGE

**Peugeot 104 ZS Coupé - Simca Rallye 3 - Renault 5 Alpine
Volkswagen Golf GTI - Autobianchi A 112 Abarth**

(André Costa, L'Auto Journal, 1.2.1978)



Seulement 3,36 m de long
mais beaucoup de tempérament
et une maniabilité toute particulière
en raison de sa bonne
répartition des poids.

66 CV à 6 200 tr/mn pour 1 124 cm³ ,
tout cela au prix de 24 670 francs.

Ces "petites rageuses", vous commencez à bien les connaître. Sur le sec aussi bien que sur le mo...
Cependant, il s'agit là de voitures suffisamment importantes pour qu'on y revienne en toutes circonstanc...
L'une après l'autre, les grandes carrosseries sportives des années 50 sont mortes, emportant dans la to...
A l'inverse, les "petites rageuses" n'emportent pas leur conducteur dans l'univers vacillant des 250 km/h...
Alors, puisque ces voitures représentent en quelque sorte ce que l'industrie automobile de grande série

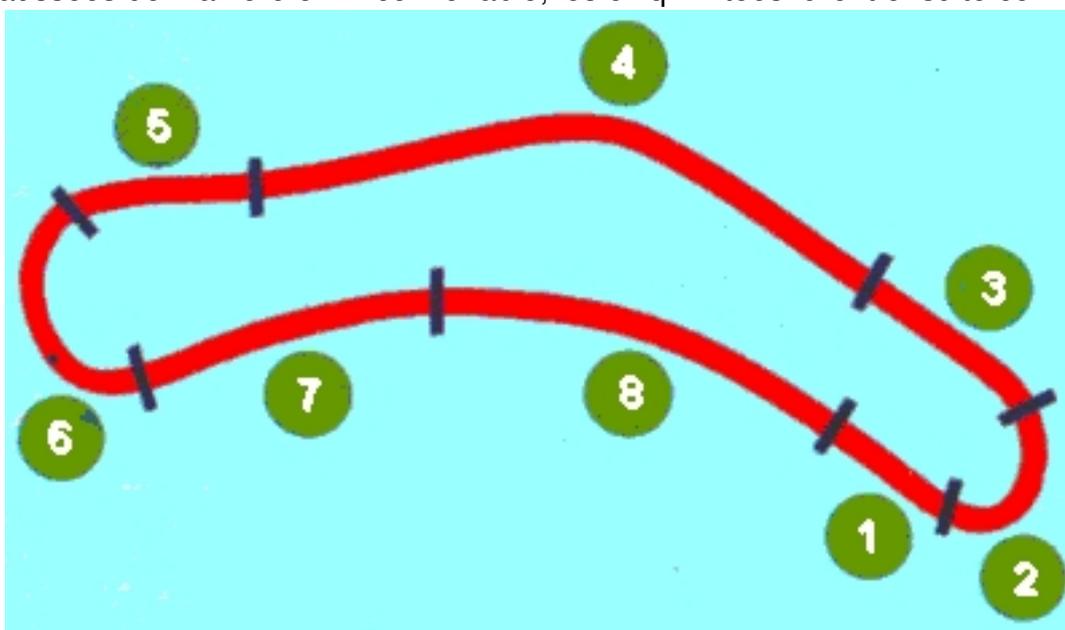
LA VERITE SUR NEIGE

Des essais sur la neige et la glace, pourquoi cela ? D'abord, parce que des dizaines de milliers d'autom

En quelque sorte, les essais sur la neige appartiennent à l'expérimentation d'un véritable système. La voiture sur la glace, une voiture repose normalement sur des pneus garnis de clous, que l'on nomme pompeux. Or, c'est là que réside la première "malcompréhension" du problème, basée chez les uns sur l'ignorance. Ainsi, j'avais demandé aux constructeurs ou importateurs de mettre à ma disposition pour chaque voiture. Mieux que de trop longues phrases, voici le rapport que j'aurais pu rédiger après dix tours de reconnaissance :

- Golf GTI : adhérence extrêmement faible, surtout en longitudinal. Pas de motricité. Arrière furieusement instable.
- 104 ZS : idem.
- A 112 Abarth : clous très proéminents, se couchant et s'arrachant très facilement sur les roues motrices.
- R 5 Alpine : peu de clous, très enfoncés sur de larges pneus. Voiture difficilement conduisible.
- Rallye 3 : peu de clous sur de larges enveloppes - très mauvaise adhérence dans le transversal.

Isola 2000 est certes un lieu de séjour agréable mais les garagistes y sont rares et il fallait donc faire flèche au vent. Sur la A 112 Abarth, il fallut se contenter d'échanger entre l'arrière et l'avant les cloutages trop fragiles, à l'occasion de chaque arrêt. Quant à la Rallye 3, je ne pouvais malheureusement rien pour elle mais le bilan global apparaît pour le moment comme satisfaisant. Les chaussées de manière enfin convenable, les cinq invitées furent ensuite conviées à faire preuve, sur le



Le circuit de glace d'Isola 2000 est son découpage en huit zones de chronométrage successivement exploitées.

INVENTAIRE EN BLANC

- C'est la Golf GTI qui a fourni les meilleurs chronos, soit 48,66 s pour un tour complet à 50 km/h. Elle était plutôt vif. Efficacement secondée par un moteur non seulement puissant mais également souple à régime moyen.

- Face aux 100 CV de la GTI, les 66 CV du petit 104 ZS ne paraissent vraiment pas faire le poids. Un meilleur tour en 52 sec. 54/100, soit 47,96 km/h et voilà le petit coupé 104 ZS en seconde place.

- Un inconvénient toutefois - que j'avais déjà constaté précédemment -- les Silentbloks de l'ensemble moteur.

- Avec un meilleur tour en 52 sec. 85/100, la R5 "Alpine" talonne sa petite rivale. Plutôt souple, le moteur est agréable.

- A remarquer que la 5 "Alpine" souffre du même inconvénient que la 104 ZS : une seconde qui saute en 1049 cm³, 70 CV... L'Autobianchi A 112 Abarth est la benjamine par son poids.

Malheureusement, la A 112 ne possède pas une motricité extraordinaire et cet inconvénient prend encore plus de poids.

Ces restrictions ne doivent pourtant pas nous faire oublier la très grande facilité de conduite de la A 112

Écrit par Administrator

Jeudi, 11 Juin 2009 14:52 - Mis à jour Jeudi, 11 Juin 2009 14:56

Mais, quoi qu'il en soit, un meilleur tour en 52 sec. 89/100 km/h - placé quand même la petite Abarth 5
- Il est certes décevant de retrouver une voiture aussi rapide que la Rallye 3 en semblable position, c'e
L'explication de cette médiocre performance réside dans les caractéristiques de base du véhicule - tout
En ce qui concerne les freins, le diagnostic est simple : la Rallye 3 est débarrassée en série de ses prot
Je pense, par ailleurs, que toutes soit choses égales, une "tout à l'arrière" demande un cloutage plus im
L'épingle aval du circuit d'Isola est tracée en dévers, au bas d'une légère descente, et le train avant de la
Cela étant, il est très possible qu'en assouplissant la suspension avant et en augmentant par exemple s
Ainsi, les essais sur la neige ne bouleversent que partiellement une hiérarchie dressée par ailleurs, sur
Quant à la A 112 Abarth et à la 5 Alpine, elles n'ont pas démerité mais, sans être véritablement distancé
En matière de cloutage, ces essais nous auront confirmé le fait que les "traction avant" sont moins exige
- L'implantation doit être effectuée par un spécialiste car, si un crampon insuffisamment enfoncé se décl
- Dans tous les cas, un rodage effectué sur goudron sec, à vitesse normale mais sans changements d'a
- Il sera toujours préférable de monter des clous pourvus d'une double collerette dont le pouvoir d'accro
- Les cloutages "légers" tournant autour d'une centaine de crampons par pneumatique sont, bien entenc
A l'extrême, je pense que je préférerais personnellement une traction avant montée avec uniquement de
- Deux cloutages abondants à l'avant et deux traitements "légers" à l'arrière constituent une solution par
- Un cloutage léger ne sera donc qu'un dépannage dont seul un conducteur entraîné pourra se satisfaire
- L'efficacité d'un cloutage dépendra également des pneumatiques sur lesquels il sera adapté. Il sera tou



Cinq voitures mais aussi beaucoup de bonne volonté et d'assistance technique de la part des familiers du circuit d'Isola 2000.

LA VOITURE DE NEIGE IDEALE

Un mot enfin, concernant les caractéristiques de la voiture de neige idéale. Quoi qu'en pensent certains
Il est vrai que pour un professionnel des rallyes, la bonne motricité d'un tout à l'arrière garantit les meille
Et puis, en dehors de cette option de base, la direction, la suspension, les freins et les roues peuvent être

5 petites rageuses sur neige,l'Auto-Journal, février 1978

Écrit par Administrator

Jeudi, 11 Juin 2009 14:52 - Mis à jour Jeudi, 11 Juin 2009 14:56

Seule une direction directe, permettant des angles importants d'un seul mouvement, sera capable de gu
Surtout sur les "traction avant", une prépondérance de freinage sur l'avant est quelquefois nuisible, en e
En théorie tout au moins, il existe une solution sur les voitures de série : inverser tout simplement le rép
Les roues : plus le diamètre des jantes sera important et plus les pneus accepteront de clous. A ce prop
Les détails d'équipement, enfin. Les spoilers avant résistent mal à la neige : ceux de la GTI et de la Rall
La Rallye 3 est également vulnérable côté élargisseurs : ceux des roues avant ont été arrachés par l'int
Quant à la GTI, elle souffre d'une fragilité étonnante côté pare-chocs, au point que l'on pourrait presque